

РАЗДЕЛ 1. ЭКОНОМИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ

И. В. Баркин,

Уральский федеральный университет, Екатеринбург, Россия

ПРОБЛЕМЫ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ПЛАТЫ ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ ВОЗДУШНЫМ ПРОСТРАНСТВОМ РФ ПРЕДПРИЯТИЯМИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

In the article describes the principle of formation of payments for the use of airspace by civil aviation of the Russian Federation. Reveals the problem of distribution of these funds in the market of air transportation, the proposed framework, the formation mechanism reform of the distribution of these financial resources.

На сегодняшнем этапе развития экономики и производства происходит постоянное наращивание международных связей, просматривается четкое стремление предприятий и организаций увеличивать международное сотрудничество. В последнее время на мировую экономическую арену выходят предприятия Азии, усиливается взаимодействие между Западом и Востоком, как в экономическом, так и в политическом, культурном аспектах. На сегодняшний день очевидным является тот факт, что Россия имеет очень выгодное экономико-географическое положение, расположившись между двумя экономически мощными макрорегионами (Европа как развитый, высокотехнологичный рынок, Азия как наиболее перспективный развивающийся рынок). Это позволяет стране наращивать свой экономический потенциал, являться регионом, обеспечивающим их взаимодействие и быть полноправным участником данных интеграционных процессов.

Авиация является одной из самых динамично развивающихся отраслей. Об этом можно судить по данным о средствах постоянно растущего объема пассажиропотока, грузопотока, это, в свою очередь, позволяет компаниям наращивать производство – увеличивать парк воздушных судов, расширять географию полетов. Именно авиация выступает одним из звеньев цепочки

взаимодействия между различными регионами. Так как воздушный транспорт является самым быстрым и удобным средством передвижения людей и грузов, то становится очевидным его постоянное использование разными субъектами экономической деятельности.

Через территорию Российской Федерации ежедневно транзитом осуществляют перелеты множество зарубежных авиакомпаний. Согласно российскому законодательству все зарубежные перевозчики обязаны производить плату «За пользование воздушным пространством РФ», в странах Европы данную плату было принято называть «Русским налогом на воздух». Данная плата была введена еще в советское время в 1971 г., когда самолеты еще не могли совершать беспосадочных перелетов между Европой и Азией, и поэтому были вынуждены совершать посадки в российских аэропортах, преимущественно в московских, создавая тем самым помехи «Аэрофлоту» – единственному авиаперевозчику в СССР, и оказывая нагрузку на окружающую среду (выбросы в атмосферный воздух).

На сегодняшний день, с развитием науки и технологий, появлением новых дальнемагистральных воздушных судов, при осуществлении перелетов между Европой и Азией посадки в аэропортах России не производятся, однако, плата «за пользование воздушным пространством» осуществляется. С одной стороны, «Русский налог на воздух» противоречит антимонопольному законодательству Европейского союза, на основании чего Европейские страны задумываются об обжаловании данного платежа, который приходится компенсировать за счет цены на билеты, увеличивая ее более чем на 100 евро, особенно на дальневосточных направлениях, что создает определенные проблемы в области ужесточившейся конкуренции на рынке авиаперевозок. Так, только за прошедший год Европейскими авиакомпаниями, было уплачено 420 миллионов долларов «за пользование воздушным пространством РФ».

С другой стороны, «Русский налог» является, как это не парадоксально, русским, следовательно, не попадает под юрисдикцию законодательства Европейского союза. Да и формально, Россия не обязана отказываться от

данного платежа, так как не подписано соответствующее международное транзитное соглашение и не существует единой международной системы тарификации в данной области.

По существу, происходит пользование маршрутными линиями воздушного пространства РФ, что влечет за собой нагрузку на определенные службы и вносит свои коррективы в формирование расписания российских перевозчиков, да и пользование ресурсами окружающей среды осуществляется, поэтому существование данной платы в целом оправдано. Однако, справедливо возникает вопрос: как происходит распределение средств от данной платы? На сегодняшний день львиную долю данных поступлений получает «Аэрофлот» (как было принято еще в советское время) как государственный перевозчик, что вызывает недовольство других крупных российских авиакомпаний и, прошу заметить, абсолютно обоснованно. В условиях удорожания полетов, за счет роста цены на горючее, нестабильной экономической и политической ситуации в регионе, это позволяет компании получать дополнительные финансовые поступления, что в свою очередь является конкурентным преимуществом перед другими участниками рынка.

Было бы справедливо рассмотреть возможность доступности к данным финансовым ресурсам всех участников рынка (авиакомпаний) и их распределения на определенных условиях в соответствии с объемами осуществляемых перевозок, формированием маршрутных сетей, использованием энергосберегающих и инновационных технологий и других факторов, что способствовало бы развитию предприятий и отрасли в целом на основе добросовестной конкуренции.

ЛИТЕРАТУРА

1. Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации (утв. Постановлением Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138). [Электронный ресурс]. Режим доступа : <http://base.garant.ru/197839/> (дата обращения 17.05.2015).

2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.97 № 60–ФЗ (ред. от 14.10.2014 с изменениями, вступившими в силу с 15.11.2014). [Электронный ресурс]. Режим доступа : <http://base.garant.ru/10200300/> (дата обращения 17.05.2015).

И. В. Макаренко,
*Белорусский государственный технологический университет,
Республика Беларусь*

ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ЭКОЛОГО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО АНАЛИЗА В ОРГАНИЗАЦИИ

This article considers questions about formation of system of indicators for carrying out the ecological and economic analysis in the organization. Experts have to select the most informative indicators in the organization to estimate ecological balance of a production activity and environmental protection. The considered system of indicators allows to estimate interrelation of process of production and environmental protection in a complex.

Используемые в настоящее время показатели, характеризующие результаты деятельности организации, в основном не позволяют рассмотреть взаимосвязь экологических и экономических аспектов. Для диагностики эколого-экономической устойчивости организации необходимо использовать систему показателей, которые бы адекватно отражали характер воздействия организации на окружающую среду и при этом также бы учитывали характер развития производства. В формируемой системе показателей должны сочетаться элементы и производственного, и природоохранного характера, а также должны быть отражены материально-технические, экономические и организационные факторы. Данная система комплексной эколого-экономической оценки деятельности организации включает три подсистемы относительных показателей, характеризующих: производственную деятельность; эффективность природоохранной деятельности; эффективность эколого-экономическую деятельности организации.